第９次亀岡市交通安全計画

（平成２３年度～２７年度）

～交通事故のない安全・安心のまちづくりを目指して～

亀岡市交通安全対策会議

まえがき

亀岡市交通安全対策会議では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の施行以来、国・府の交通安全計画を踏まえ、市民の理解と協力を得ながら各般にわたる交通安全対策を積極的に講じてきた。

しかしながら、交通事故発生件数及び負傷者数は、一定の減少傾向が見られるものの、今後も免許保有者及び自動車保有台数の増加、高齢化の進行により、交通事故の危険性は続くものと予想される。

また、近年、自転車利用者の交通ルール無視（知識不足）や交通マナー、安全意識の欠如等により、歩行者に危険・迷惑を及ぼす自転車運転などが跡を絶たないなどの課題も生じている。

このような状況から、交通事故の防止は、亀岡市をはじめ、国、府、関係機関、団体のみならず、市民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず認識しながら取り組まなければならない重要な問題である。

人命尊重理念の下に、昭和50年に制定された「交通安全都市」宣言の精神を改めて認識するとともに、セーフコミュニティの推進等を通じて、死傷者数及び事故そのものの一層の減少に取り組み、交通事故のない安全・安心の亀岡市の実現に向けて、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進する必要がある。

このような観点から、当会議では、国・府の安全計画及び「第４次亀岡市総合計画」などを考慮し、平成23年度から27年度までの５年間の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第９次亀岡市交通安全計画」を定めるものである。

目　　次

計画の基本的考え方

1　交通事故のない安全・安心の亀岡市の実現にむけて

本市は、WHO（世界保健機関）が推奨するセーフコミュニティ[1] の認証を日本で初めて取得し、人とひとの信頼と絆を高め、事故によるけがの減少など「安全・安心のまちづくり」に取組んでいる。

特に、交通事故による被害者数が、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると交通安全の確保は、安全で安心なまちづくりの実現を図っていく上で重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故に起因する社会的、経済的損失をも考慮して、交通事故及びこれによる死傷者根絶の究極目標を目指す立場から、経済社会情勢の変化を踏まえつつ交通事故の実態に対応した安全対策を図るものとする。

2　人優先の交通安全思想

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、子ども、障害者等に対して、配慮や思いやりの気持ちを持ち、安全を一層確保することが必要となる。このように「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していくことが重要である。

3　「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、それらの関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、交通安全に関する効果評価・予測等を充実させ、その成果も踏まえ、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民の理解と協力のもと、強力に推進することとする。

1　事故やけがは偶然の結果ではなく、予防できるという理念のもと、行政と地域住民など多くの主体協働により、全ての人たちが安全で安心に暮らすことができるまちづくりを進めるもの。地域や組織（住民・行政・学校・警察・消防署・住民組織など）が協働で課題を見つけ、まちづくりに取組む仕組みをつくり、けがや事故などのデータを活用しながら、取組による影響や成果を科学的な視点から確認し、取組の改善につなげる。高齢者の転倒を防止するための「健康づくり体操」、地域住民で子どもを守る「子ども110番のいえ」や「地域安全見守り隊」などはセーフコミュニティにつながる取組である。亀岡市は2008年3月、「WHO地域の安全向上のための協働センター」による国際認証を日本で初めて取得した。

（１）人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図る。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、すべての市民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう徹底する。

（２）交通機関に係る安全対策

人間はミスを犯すものとの前提のもとで、それらのミスが事故に結びつかないように、不断の技術開発により、車両等の構造、設備、装置等の安全性を高める。また、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるために必要な措置を講じ、さらに、車両の安全性等が確保できる体制をなお一層充実させる。

（３）交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。特に、道路交通においては、通学路、生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）、市街地の幹線道路（一般国道や主要地方道等）等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

４　ＩＴの活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報の活用が重要である。特に、情報通信技術（ＩＴ）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それらによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ＩＴＳ）[1]の取組等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎となる交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図る。

1　Intelligent Transport Systems 最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とをネットワーク化することにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム

５　救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図る。また、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）も対象とした犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

６　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携のもとに施策を推進することはもとより、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、亀岡市が行う交通の安全に関する施策の計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じて行う交通安全活動等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

７　効果的・効率的な対策の実施

地域の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果を上げるような対策に集中して取り組み、交通の安全に関する施策相互を有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取組を行うほか、地震や豪雨等の天災に対する防災の観点にも適切な配慮を行う必要がある。

８　公共交通機関等における一層の安全の確保

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価[1]を充実・強化する。

1　国土交通省が行う運輸事業者の安全管理体制の構築・改善状況に関する評価

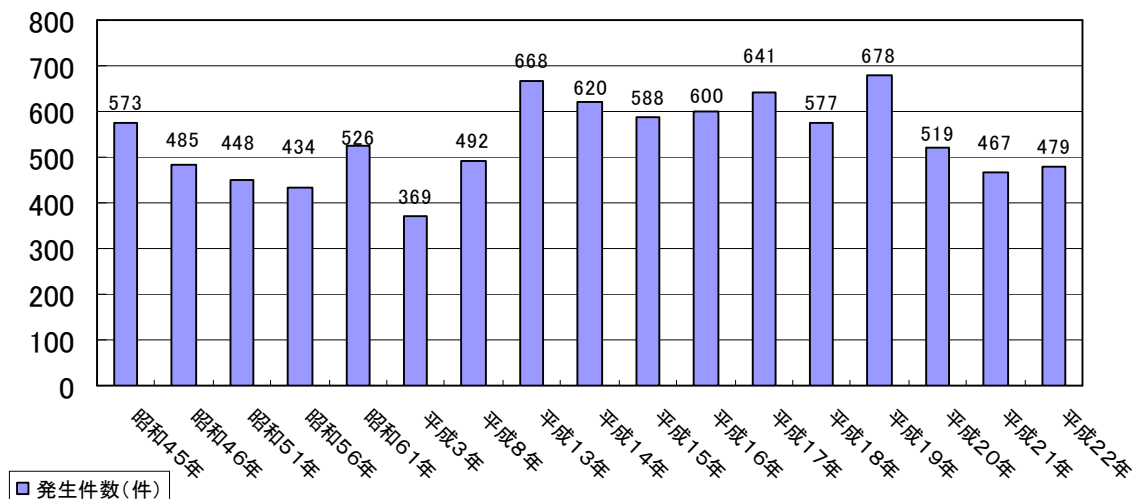
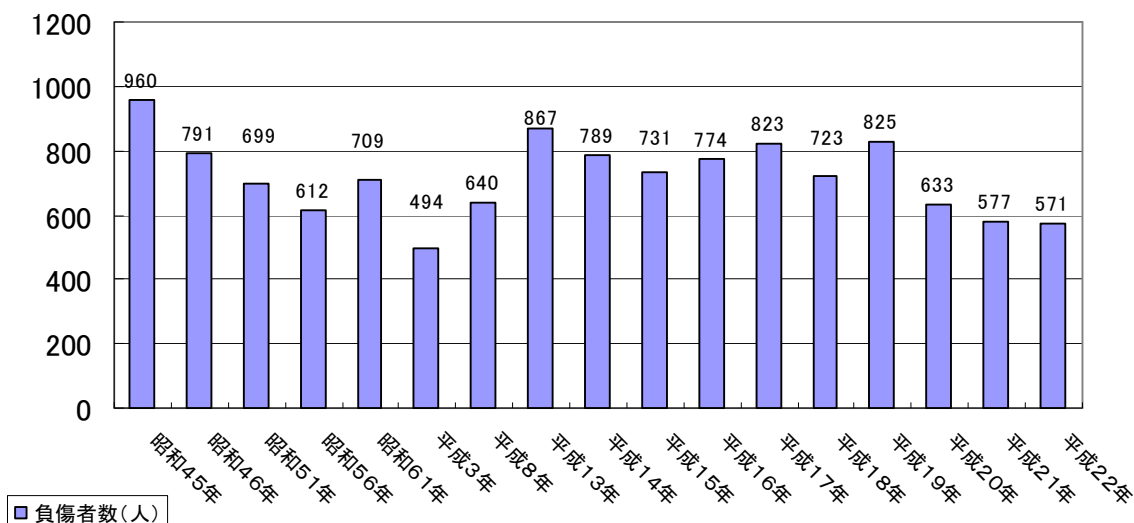
第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

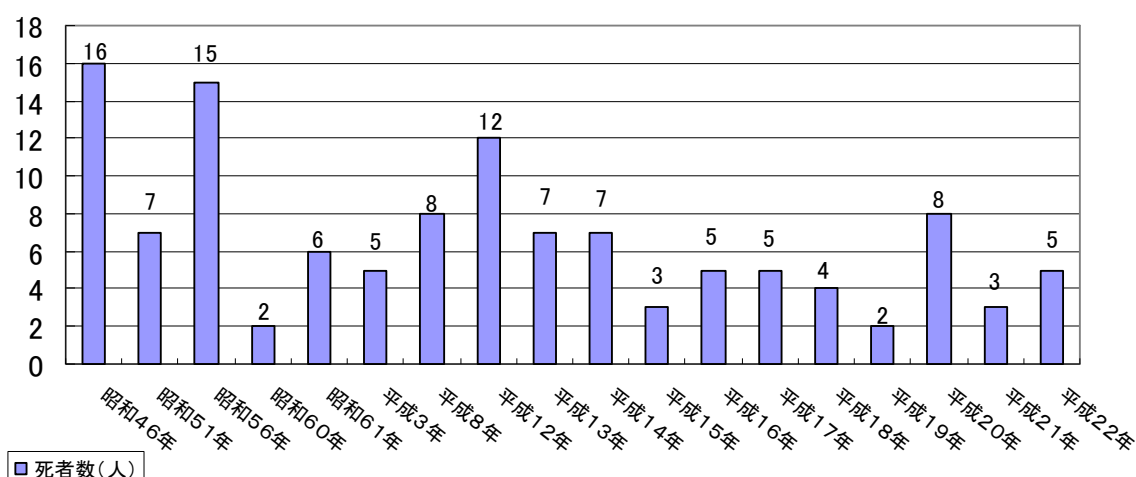
１　道路交通事故の現状と今後の見通し

（１）　道路交通事故の現状

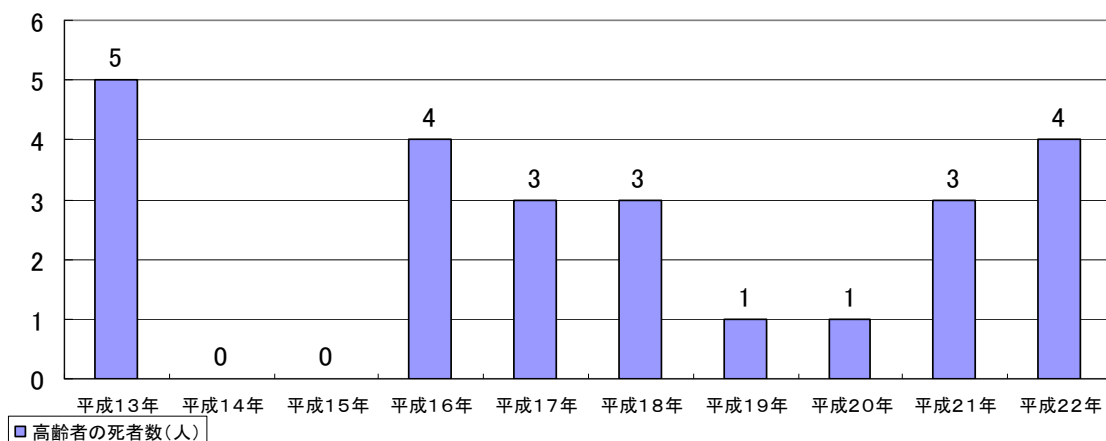
市内における道路交通事故の発生件数は、平成19年の678件をピークに平成22年には479件となり、昭和40年代から50年代と同様の400件台にまで減少したが、過去最少の平成3年の369件までは達していない。また負傷者数は、昭和45年の960人をピークに変動はあるものの、その後減少傾向をたどり、平成3年には昭和45年の約6割まで減少した。その後は、一時増加したが、平成19年から減少傾向を示しており、平成22年は負傷者数571人となった。

亀岡市内の交通事故発生件数の推移

亀岡市内の交通事故負傷者数の推移

一方、交通事故による死者数は昭和46年には、最高の16人を数え、昭和60年には、2人にまで減少したが、その後再び増加に転じ平成12年には12人を記録した。

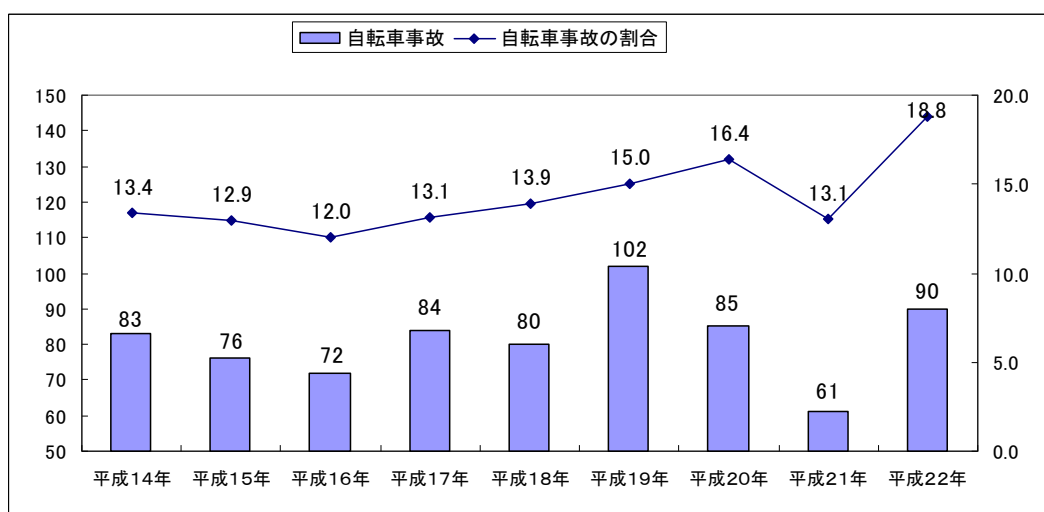
その後減少傾向にあり、平成19年には2人まで減少したが増減を繰り返しており、さらに死者数を減少させることを目標に取り組んだが、平成21年は3人、平成22年には5人となった。

亀岡市内の交通事故死者数の推移

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

① 65歳以上の高齢者の死者数は増加傾向にあるとともに、平成20年以降は、全死者数の半数となり、昨年は8割を占めている。これは、高齢化の一層の進行により、高齢者人口が増加しているとともに、高齢者の交通行動の機会が増大していることによるものと考えられる。

亀岡市内の高齢者の交通事故死者数の推移

② 高齢者の死者数の状態別では、歩行中が最も多く、また夜間における死亡事故件数の割合が比較的多い状況にある。市民生活や経済活動の24時間化等に伴って夜間の交通量が増加傾向に推移していることによるものと考えられる。

また全事故に占める自転車事故の割合が平成19年度以降、約2割近くを占めていることもその特徴の一つとして挙げられ、これは、自転車の利用増加と自転車利用者の交通ルール遵守や交通マナー、安全意識の低下によるものと考えられる。

亀岡市内の自転車事故件数と全交通事故発生件数に占める割合の推移

（２）道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し

亀岡市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、高齢化の進行により、高齢化率が平成27年には24.3％（推計値）まで上昇し、高齢者人口の増加が見込まれる。また自転車利用者の増加が予想されるため、高齢者の事故や自転車に関わる事故がさらに増加するおそれがある。

２　本計画における目標

京都府交通安全対策会議が策定した交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）では「平成27年までに年間の24時間交通事故死者数を61人以下、交通事故死傷者数14,000人以下」とする目標が設定されている。

亀岡市交通安全対策会議では、交通事故による年間の24時間死者数を平成27年までに限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標である。また、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数）を同時に減少させることを意味している。

今後は、交通事故の減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「平成27年までに年間の交通事故死傷者数を490人以下」とすることを目指すものとする。そのため、亀岡市をはじめ国及び府、団体は、市民の理解と協力のもと、第２節に掲げる諸施策を総合的かつ計画的に推進する。

３　道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、道路交通を取り巻く情勢の変化を踏まえ、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果の検証・評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

本計画においては、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進からなる７つの柱により、交通安全対策を実施する。そのため、次のような視点を重視して今後の対策の推進を図っていくものとする。

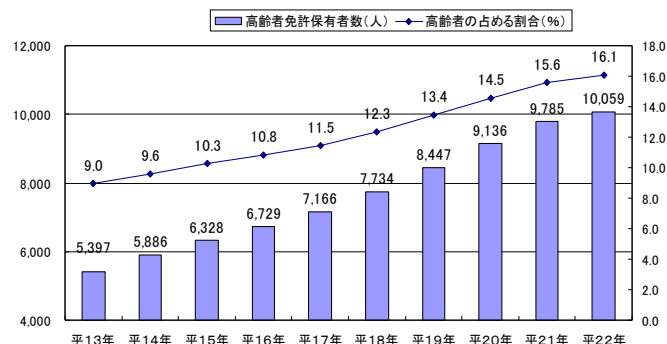
（１）　高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が高いこと、今後も高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安全に安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。また、高齢者が交通社会に参加しやすくすることを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が生活しやすいよう都市施策や生活環境を整備するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことが必要である。とりわけ、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させること等多様な高齢者の交通安全行動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することが重要である。

さらに、安心して子どもを生み育てることができる社会を実現するためには、通学路の歩道整備を推進する等子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

亀岡市内の高齢者免許保有者数と全免許保有者に占める割合の推移

（２）歩行者及び自転車の安全確保

亀岡市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約３割を占めており、特に、高齢者では交通事故死者数に占める歩行者の割合が約半数を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、歩行者に危険・迷惑を及ぼす自転車運転などが跡を絶たず、全交通事故に占める自転車事故の割合が約２割近くを占めていることから、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」（平成19年京都府条例第50号）、「京都府自転車安全利用促進計画」の効果的な運用や自転車事故対策の推進に努めるとともに、自転車利用者の交通規範意識の更なる向上を目指し、自転車事故抑止に向けて取り組んでいくこととする。

（３）生活道路及び幹線道路における安全確保

全交通事故件数に占める生活道路における交通事故件数は、約３割であるが、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する上で、生活道路における安全確保は、重要な要素である。今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また、幹線道路における交通事故死者数は、全事故死者数のうち、約半数を占めており、依然として、高い水準である。このような状況を踏まえ、幹線道路における対策については、事故危険箇所における集中的な事故防止対策や交通規制等を実施し、総合的な交通安全対策を推進する。

第２節 講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも亀岡市をはじめ近畿地方整備局、京都府、京都府警察、西日本高速道路株式会社等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところである。

今後、道路交通環境の整備を考えるに当たっては、平成20年度から24年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画[1]（平成21年3月31日閣議決定）に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地元住民が計画や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みを活かすなど、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。

また、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全に安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくこととする。

（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の整備、効果的な交通規制を推進するとともにコミュニティ道路[2]の整備等による車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」[3]等において、公安委員会及び道路管理者が連携し、車両速度の抑制、通過交通の抑制、歩道整備等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として地域における自主的な安全活動に取り組むとともに、関係者間での合意形成のもと、地域の実情を踏まえた適切な交通対策を選択して、その実施に取り組む。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りを効果的に実施する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートル以下と

1　内閣総理大臣、農林水産大臣及び国土交通大臣が作成し、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に実施することにより、経済社会の活力の向上及び持続的発展、豊かな国民生活の実現及びその安全の確保等を図るための計画

2　歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ（路面の凸部）・クランク（不規則な曲がり角）や歩行者を自動車・自転車と物理的に分離するための縁石等を整備した道路

3　平成21年３月、国家公安委員会及び国土交通省が合同で、重点的に信号機の新設、歩道の設置・拡幅等を実施する地域として指定されている地区（現在府内10箇所が指定、市内1箇所　府道亀岡停車場線）

するほか、道路標識・道路標示の高輝度化、標示板の設置や設置場所の統合・改善（以下、「道路標識の高輝度化等」という。）、信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅、区域規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心に信号機の高度化、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するとともに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律[1]（平成18年法律第91号。バリアフリー新法）の生活関連経路[2]を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機[3]、歩行者感応信号機[4]等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、歩車共存道路[5]、コミュニティ道路等の整備等による歩行者や自転車の安全な通行を確保するための対策、生活道路への通過車両抑制に向けた外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良や住宅地域への進入部におけるハンプ・狭さくの設置等を実施する。

イ　地域の特性に応じた交通規制

生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

ウ　通学路等の歩道整備等の推進

学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯の設置やカラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の設置により、通学路等の整備を図る。

エ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

（ア）高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備するとともに、乱横断防止のための注意啓発表示板等を設置する。

1　高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の一体的な整備等を推進するための措置等を定めた法律

2　高齢者、障害者等が日常生活または社会生活のため通常徒歩で利用する生活関連施設相互間を結ぶ経路

3　押ボタンにより、歩行者用青信号の延長を行うことができる信号機

4　横断歩道を渡っている人を感知して青信号の時間を延長し、渡りきれるようにする信号機

5　歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間の確保に努める。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

（イ）悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う等、積極的な取締りを推進する。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

道路整備事業については、交通事故防止対策への投資効率を最大限高めるため、事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する。また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

ア　事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所として指定されている事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等において、公安委員会と道路管理者等が連携して、交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な事故抑止対策を実施する。

イ　幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

ウ　重大事故の再発防止

社会的反響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様の重大事故の再発防止を図る。

エ　適切に機能分担された道路網の整備

（ア）高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、道路種別等を考慮し、歩道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の交通の分離を図る。

（イ）適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めると共に、緊急に安全を確保する必要がある道路においては、交通安全施設等の整備や効果的な交

通規制等により安全な道路交通環境を形成する。

（ウ）道路交通の円滑化を図ることにより交通安全の推進に資するため、道路利用の方法に工夫を求め、パークアンドライドをはじめ、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント施策を推進する。

（エ）幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、コミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

（オ）市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策[1]を推進し、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を実施する。

オ　自動車専用道路等における事故防止対策の推進

京都縦貫自動車道（京都丹波道路）においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

（ア）交通安全対策

１００％の安全・安心な自動車交通を確保するため、事故多発区間、渋滞発生区間について、視線誘導標設置等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン等の設置、中分路面標示の幅広化等の安全対策の強化を図る。

（イ）立入･逆送・誤侵入対策

逆走による事故防止のための本線合流ランプ付近の安全対策として追越車線に大型矢印路面標示の設置や立入・誤侵入対策として標識等の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

（ウ）救助・救急活動の支援

事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の点検整備を実施するとともに自動車専用道路等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

カ　改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

1　良好な交通環境を作るために、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策

（ア）歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

（イ）交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化[1]、立体交差化等を推進する。

（ウ）道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

（エ）交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ[2]、交通広場等の総合的な整備を図る。

（オ）歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区内の生活道路や地区周辺の幹線道路等の整備を体系的に推進する。

（カ）農道の整備に関しては、交通の安全を確保するため、必要な交通安全施設等の整備を推進する。

キ　交通安全施設等の高度化

（ア）道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。

（イ）道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）[3]の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システム[4]の整備を推進する。

1　横断歩道の交差点中央側への移設や交差点四隅の鋭角化

2　歩行者を保護するために車道と分離し、立体的に設置した歩行者道

3　路線の位置の表示を行い、路線上の地点の把握を正確にすることを目的として設置されたもの

4　見通しの悪いカーブ区間において、ドライバーに自車線前方の低速・停止車や、対向車の存在を道路情報板を用いて事前に知らせる装置

（３）道路交通環境整備への住民参加の促進等

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識ＢＯＸ」及び「信号機ＢＯＸ」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」[1] 等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進ちょく状況、効果等について積極的に公表する。

（４）効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

（５）自転車利用環境の総合的整備

ア　安全・安心な自転車利用空間の整備

自転車利用者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、交通管理者、道路管理者等が連携を密にし、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。

イ　自転車利用環境の総合的整備

（ア）自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者・自転車・自動車の適切な分離を目的とした自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道における自転車通行位置の明示等の自転車通行空間のネットワークの整備を推進するとともに、生活道路における通過交通抑制のための交通規制や自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

（イ）自転車等の駐輪対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律87号）による施策を総合的に推進する。また、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車等駐車場の整備を推進する。

1　国土交通省道路局が設置している制度、電話やインターネット、FAX 等で道路に関する相談を受付け、意見・苦情等に速やかに対応するための窓口

（ウ）鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じて、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

ウ　交通安全施設等整備事業の推進

「あんしん歩行エリア」として指定されたエリアについて、信号機や高輝度道路標識等交通安全施設の整備、交通規制の実施・見直しを図るとともに、自転車利用者等の安全のための交差点改良を行うなど、自転車利用者等の交通事故防止を図る。

エ　地域と連携した効果的な取組の実施

「あんしん歩行エリア」を中心に、集中的に、自治会や商店街、事業所、学生等地域との連携によるワークショップを開催し、住民の自転車安全利用に対する意識向上を図る。

また、幅広い世代に対する自転車安全利用推進員[1]の委嘱や交通安全教育の推進、自転車利用者や自転車貸出業者等に対するＴＳマーク付帯保険等の加入促進のほか、出会い頭事故防止に向けた啓発看板の設置など、様々な面から安全対策を実施し、地域内における大幅な自転車事故の減少を目指す。

（６）道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ＩＴ）等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

ア　情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

イ　適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図るなどにより、京都府警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

1　自転車に関する交通安全教育や広報・啓発活動等を行う京都府知事委嘱のボランティア

ウ　分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進する。

エ　道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）[1] の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン[2] 、ＩＴＳスポット[3] 等のインフラの整備を推進する。

（７）交通需要マネジメントの推進

過度な自動車利用の抑制と依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・幹線道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化、パークアンドライドの推進等に加えて、一人ひとりの交通行動を自発的により環境負荷の小さなものへと誘導するモビリティ・マネジメント施策や情報提供の充実などハード施策とソフト施策を有機的に組み合わせた交通需要マネジメント（ＴＤＭ）を推進する。あわせて、広報・啓発活動を行い、その定着化を図る。

ア　公共交通機関利用の促進

交通混雑が著しい道路について、鉄道、バス等の公共交通機関の利便性の向上と合わせ、モビリティ・マネジメント等のソフト施策を実施することにより、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

例えば、鉄道、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等による継ぎ目のない公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車等駐車場、自転車道等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

また、鉄道をはじめ公共交通機関のネットワークを生かした利用者の増加につながる系統・ダイヤを編成する。

1　Vehicle Information and Communication Systems 光ビーコン等を用いて渋滞、事故、規制等の道路交通情報を車載のナビゲーション装置に直接リアルタイムに提供し、運転者に適正なルート選択を促すシステム

2　通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載装置と交通管制センターの間の情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

3　ＩＴＳスポット（カーナビ、ＥＴＣなどバラバラの端末で行ってきた各種サービスを、オールインワンで実現するシステム）に対応するための道路に設置された路側機

イ　自動車利用の効率化

不要不急の車利用を抑制するとともに、「京都府地球温暖化対策条例」（平成17年京都府条例第51号）の改正により義務づけられたエコ通勤推進計画の提出を契機に、エコ通勤を推進する。

ウ　「セーフティ・エコドライブ運動」の展開

自動車の安全運転は、環境にも人にもやさしい運転であり、環境先進地・京都において、取り組まれているエコドライブ普及活動と連携して、亀岡発の「セーフティ・エコドライブ運動」を市民ぐるみで展開する。

（８）災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

さらに、地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」[1] について防災拠点としての充実を図る。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板、地震計、道路管理情報システム等の整備を推進する。また、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

ウ　災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

エ　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路

1　休憩施設と地域振興施設が一体となった道路施設

交通情報の提供等に資するため、交通安全施設等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ＩＴ）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

（９）総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　きめ細かな駐車規制の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の効用にも十分配意して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ　違法駐車対策の推進

（ア）悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいて、地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン[1]による取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

（イ）運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者[2]に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任[3]を強力に追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ　駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の方法により駐車場の整備と有効利用を推進する。

（ア）駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場法に基づき、駐車場整備計画の策定を推進する。

1　放置車両確認事務の民間委託に伴い、違反実態に即した公平かつメリハリを付けた取締りを行うため、重点的に取り締まりを行う場所、時間帯を定めたもの

2　車両を使用する権限を有し、車両の運行を支配・管理する「車両の使用者」のことをいい、法人・自然人の別は問わない。通常、自動車検査証に記載されている使用者がこれに当たる。

3　ある事業のために他人を使用する者（使用者）が、被用者がその事業の執行について第三者に損害を加えた場合にそれを賠償する責任

（イ）既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システム[1] の高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進する。

エ　違法駐車排除気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により､住民の理解と協力を得ながら違法駐車排除気運の醸成･高揚を図る。

オ　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、路外駐車場や路上荷捌きスペースの整備、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路の使用及び占用の適正化等

（ア）道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

（イ）不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、８月の「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

（ウ）道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

1　駐車場に利用者が多い都心部等を対象に、周辺の市街地から入っている自動車に対して、対象区域内の駐車場の位置や満室状況などの情報を提供するシステム

ウ　子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、公立の小学校、中学校及び高等学校のグラウンド及び体育施設等の開放の促進を図る。

2　交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢者に対しては、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、自転車利用者に対しては、自転車は車両であり、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことの理解を徹底させるよう、自動車教習所をはじめ専門的知識を有する民間企業・事業所や自転車安全利用推進員の協力も得ながら、各年齢層の特性に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。

特に、自転車を使用することが多い児童に対しては、「交通安全子ども自転車亀岡市大会」の開催等を通じて交通安全教育を効果的に推進する。中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となる自転車の安全利用に関する指導を徹底する。その際には、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、京都府、亀岡市、京都府警察、学校、関係機関・団体と連携し、効果的な自転車交通安全教育の実施に努めるとともに、自転車を安全に利用する気運の高揚を図る。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき策定された学校安全計画を踏まえ、児童生徒等に対する登下校を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。

障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動については、国の地方機関、京都府、亀岡市、京都府警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる教職員や行政機関の職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まる

よう努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努める。

（１）セーフコミュニティの取組の推進

交通事故やけがなどは偶然の結果ではなく、予防できるという理念のもと本市では、地域住民､関係団体及び行政等の協働により､安全･安心のまちづくりを推進するため、市民等との一体的な連携を築き、「みんなが事故・犯罪・けがなく安心して暮らしていくにはどうすべきか。」を考え、力を合わせてその原因を取り除くよう努める。

具体的には様々なデータや記録から、地域での交通事故によるけがの発生状況を調べ科学的な見地からその原因を究明しそれを取り除くとともに、また、発生状況は地域によって異なることから、そのデータに基づいて、地域に適した事故防止対策を講じていく。

本市では、セーフコミュニティの取組を推進し、人とひとの信頼と絆を回復し、地域の力を高め安全･安心のまちづくりを進めるとともに交通事故によるけがの減少などを図る。

（２）生涯学習都市としての交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど､分かりやすい指導に努めるとともに､指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館等においては、親子を対象に遊びによる生活指導の一環として、交通安全教育を推進するとともに、幼児セーフティクラブ等における自主的な活動を促進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、幼稚園の教諭及び保育所の保育士で構成される幼児交通事故防止対策連絡会の活動を強化し、幼児に対する交通安全教育の積極的な推進を図る。さらに、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「京都府自転車安全利用促進計画」に基づき、自転車に同乗する幼児すべてに乗

車用ヘルメットが着用されるよう、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について幼稚園や自転車販売店等と連携した保護者向け広報・啓発を強力に推進するとともに、街頭においては幼児向け自転車用ヘルメットの着用指導を徹底する。

イ　小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、各教科、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。また、安全な通学のための教育教材等を作成・配布し、児童に対して自転車運転免許証を交付する自転車教室の実施、自転車シミュレーターの活用やスケアード・ストレート方式[1] 等による参加・体験・実践型の交通安全教育の実施、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会を実施する。

亀岡市交通安全対策協議会では、従来から市内全小学校を対象に「交通安全子ども自転車亀岡市大会」を継続して開催し、交通事故防止について積極的に取組み、近年では市内小学校が「交通安全子供自転車全国大会」に毎年のように出場するなど一定の成果が出ている。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行い、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図るとともに、児童が自転車に乗車する際に、乗車用ヘルメットを着用するよう、小学校や自転車販売店等と連携し、児童及び保護者に対する広報・啓発活動を積極的に展開する。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、学校・保護者・京都府警察等が一体となって、小学校を推進母体として設置する児童交通安全対策連絡会活動の活性化を図り、段階的かつ体系的・効果的な交通安全教育を推進するとともに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導や通学路の点検等の子ども見守り活動、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等を積極的に開催する。

なお、警察・行政と連携を図りながら地域の実情に応じた防犯や交通安全活動等に取り組む「府民協働防犯ステーション」を府内全域に設置し、子ども見守り活動

1　恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。事故現場を再現して見せ、交通ルールの大切さを学習させたりする等の方法がある。

等を通して、安全確保や安全指導等を実施する。また、「ヒヤリ・ハット情報」活用推進システム[1]により、住民から身近な交通安全情報等を収集し、危険箇所等の情報を児童及び保護者等に提供する。

ウ　中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、各教科、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、交通安全教室を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ　高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、歩行者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、各教科、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した参加・体験・実践型の交通安全教育を行う。また、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

1　行政と地域の協働による安心・安全なまちづくりを推進するため、身近な防犯・交通安全に係る「ヒヤリ・ハット」情報をＧＰＳ機能付き携帯電話等で入力し、京都府のＧＩＳ（地理情報システム）で一元把握できるシステム

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等の開催や学校、地域、関係機関・団体等による集中的な「自転車マナー向上対策」を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ　成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行う。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、京都府公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者[1]、運行管理者[2]等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の徹底に努める。また、自動車安全運転センターにおいて、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

さらに、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、京都府警察を中心に府内の大学等で構成する京都府大学等交通事故防止対策連絡会や関係団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めるとともに、大学関係者による自主的な交

1　乗車定員が11 人以上の自動車１台、その他の自動車5台（自動二輪車１台は0.5台と計算）以上の使用者が、自動車の安全運転に必要な業務を行わせるため、事業所ごとに選任する

2　事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を実施する

通安全教育の促進を図る。

カ　高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、歩行シミュレーター等の活用等による参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会の多い民間団体等と連携した指導助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、高齢者の交通安全意識の高揚を図るため、高齢者自身をボランティア活動のリーダーとして養成するなど、交通ボランティア活動への参加を促進するとともに、老人クラブ、高齢者福祉施設等における交通安全教育の開催や「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的な役割を果たすよう指導・支援を行う。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ　障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全運動等の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、亀岡市交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等府内の交通情勢に即した事項を設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、「ヒヤリ地図」の作成等参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

なお、交通死亡事故が多発した場合等の緊急時においては、亀岡市交通死亡事故多発警報発令等に関する要綱（亀岡市交通安全対策協議会制定）により、亀岡市、京都府警察、関係機関・団体等が連携・協力して、総合的かつ集中的な交通死亡事故抑止対策を実施する。

イ　自転車の安全利用の推進

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車に関する事故の防止、自転車の秩序ある利用の推進及び自転車を安全かつ快適に利用できる環境の形成に努める。

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車も、加害者となる側面を有しており、自転車利用者には、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の前照灯等の早めの点灯の推奨、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するほか、携帯電話やイヤホン、ヘッドホンを使用しながらの運転をしないなどの遵守事項が徹底されるよう広報・啓発等を実施する。

また、ホームページ等各種広報媒体を活用して、自転車の事故状況や自転車に係る法令の規定等の情報を提供する。

特に、塾やコンビニエンスストア、スーパー等自転車利用者の多い施設においては、自転車の安全な利用について積極的な広報・啓発活動の実施を促進する。

（ア）自転車の点検整備の促進

交通安全教育、街頭啓発、自転車販売時等の機会を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける気運を醸成する。

また、京都府自転車軽自動車商協同組合等を通じて、自転車安全整備店の拡大を促進し、自転車利用者が自転車の点検整備を受けやすい環境の形成を図る。

（イ）自転車損害保険等の普及の促進

自転車事故による被害者の救済に資するため、ＴＳマーク付帯保険（運営：公益財団法人日本交通管理技術協会）、自動車保険及び一般の傷害保険並びに火災保険等に付帯される保険など自転車損害保険等の普及に努める。

自転車損害保険等の普及の促進に当たっては、保険加入の重要性について、積極的な広報活動を展開するとともに、自転車貸出業者の積極的な保険加入の促進を図る。

（ウ）自転車安全利用推進員制度の効果的な運用

自転車安全利用推進員の活動が円滑かつ効果的に行われるよう、必要な情報の提供等の支援を行うとともに、講習会の開催等により、自転車安全利用推進員の知識・技能の向上を図る。また、自転車安全利用推進員の活動地域等を単位とした組織化を図ることにより、京都府、警察署、市、教育委員会、学校、自転車安全利用推進員間の一層の連携を図り、自転車安全利用推進員の活動を活性化する。

さらに、府内の各地域での自転車安全利用推進員が中心となった自転車交通安全教育や広報・啓発の実施に向け、幅広い年代の自転車安全利用推進員の委嘱を推進する。特に、中学生、高校生、大学生に対する委嘱を推進し、自転車に対する交通安全意識の一層の醸成を図る。

（エ）乗車用ヘルメットの着用促進

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「京都府自転車安全利用促進計画」に基づき、自転車に同乗する幼児すべてに乗車用ヘルメットの着用がなされるよう、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について幼稚園や自転車販売店等と連携した保護者向け広報・啓発を推進するとともに、街頭においては幼児向け自転車用ヘルメットの着用指導を徹底する。

自転車に乗車する児童についても、積極的に乗車用ヘルメットの着用促進を図る。

また、ＳＧマーク（運営：財団法人製品安全協会）の表示のある乗車用ヘルメットの普及を促進する。

ウ　すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、亀岡市、関係機関・団体等は連携・協力して、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

エ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児のチャイルドシートの使用率が低下する傾向にあるため、その保護者に対し、取組を強化する。

また、市が実施しているチャイルドシートの無料貸出等の各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

オ　反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。また、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ　飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である。この悲惨な交通事故の要因となる飲酒運転の根絶を図るため、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動[1]の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

キ　効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

（ア）家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、行政と民間団体等が一体となった各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行う。

（イ）交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。

ク　その他の普及啓発活動の推進

（ア）高齢者の交通事故防止に関する府民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

（イ）薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、悪質性、危険性の高い違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早めの点灯を促す。

（ウ）市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

（エ）自動車アセスメント[2] 情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

（オ）各種会議、協議会の開催に際しては、学識経験者の参加による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図る。

（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸

1　自動車で飲食店へ行って飲酒する場合、あらかじめ仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は飲酒せずに、仲間を安全に自宅まで送り届け、飲酒運転を防止する運動

2　自動車の安全装置の正しい使用 方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する制度

行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

（５）住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、地域の安全・安心に関わる様々な団体が、交番や駐在所を核に、警察・行政と連携を取りながら地域の実情に応じた防犯や交通安全活動等に取り組む「府民協働防犯ステーション」を府内全域に設置するなどして、警察署、保護者、教師、地域等が一体となって交通安全活動に取り組むよう住民の参加・協働を積極的に進める。

また、交通安全・防犯等の分野で、地域やボランティア団体と連携・協力して活動する企業・事業所に対しては、「京都府地域の安心・安全サポート事業所」としての登録を積極的に進め、交通安全活動等の推進を図る。

さらに、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、「ヒヤリ・ハット情報」活用推進システムにより、住民が身近な交通安全や防犯に係る情報を収集し、地域で情報を共有することにより、住民と行政が一体となって安全・安心まちづくりを推進する。

３　安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ＩＴ等を活用しつつ道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

（１）運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者遺族の講話による講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

（ア）自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、指定自動車教習所別卒業者の交通事故状況等の教習水準に関する情報を市民へ提供するよう努める。

（イ）取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ　運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習のあり方を見直し、その内容を充実させる。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ　高齢運転者対策の充実

（ア）高齢者に対する教育の充実

地域の交通実態に応じた講習内容の充実を図るなど、より効果的な高齢者講習の実施に努める。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努めるとともに、その実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

（イ）臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行うとともに、その円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、体制の強化に努める。

（ウ）運転経歴証明書 [1] の充実等

運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させるほか、運転免許証を自主返納した者の支援に努め、高齢者の公共交通機関利用の促進を図る

（エ）高齢運転者標識（高齢者マーク）[2] の活用

高齢者に対して、加齢に伴い生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあることを認識させ、運転時の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

エ　自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターにおける各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

オ　自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

カ　自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、民間参入の促進を図る等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

キ　悪質危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

（２）安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者 [1] 以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転理者等を指導する。

1　過去の運転経歴を証明するもので、有効期間内に運転免許を返納した日から1 ヶ月以内の申請により取得することが可能

2　自動車免許を受けている70歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならないとされている。平成23年２月１日から新しい標識の使用が可能

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

（３）自動車運送事業者の安全対策の充実

ア　自動車運送事業者に対する指導監督の充実

飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対して、関係機関合同による監査・監督を徹底するとともに、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び京都運輸支局と京都労働局による指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関[2]を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るため、国がその構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント制度[3]の一層の浸透・徹底を図る。

このほか、平成23年４月１日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

イ　自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に

1　自動車の使用者が、安全運転管理者を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるときに、その台数に応じて事業所ごとに１人以上選任する

2　貨物自動車運送事業法に基づき創設、地方実施機関は、(社)京都府トラック協会が近畿運輸局長から指定されている

3　国が企業の経営管理部門から安全管理体制等についてインタビュー等を行い、安全管理体制が適切に構築され、それがシステムとして適切に機能しているか確認を行い、必要に応じて助言等を行う制度

係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を実施する。

ウ　運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報の分析結果を活用して講習内容を充実するとともに、視聴覚機材を活用した講習を実施して、過労運転・過積載の防止等、運行の安全確保に努める。

エ　貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物自動車運送適正化事業実施機関において、利用者が安全性の高い貨物自動車運送事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Ｇマーク事業）[1] を促進する。

（４）交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、安全管理者・運行管理者・安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ　運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和22年法律第49号）、最低賃金法（昭和34年法律第137号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

（５）道路交通に関連する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カー

1　利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表するもの

ド）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システム[1] の充実を図る。

イ　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとることで事故の防止・軽減に資するよう、適時・適切に予報、警報等の情報を迅速に提供する。

また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との情報の共有やＩＴの活用等に留意し、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

４　車両の安全性の確保

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

また、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

車両安全対策の推進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

（１）車両の安全対策の推進

車両の安全対策の推進については、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

また、交通事故を未然に防止する技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進するとともに、ハイブリッド自動車や電気自動車に係る静音性対策等を実施する。

さらに、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及を促進し、ＡＳＶ技術のうち衝突被害軽減ブ

1　消防庁が、危険物等に係る災害が発生した際に、災害現場で消防隊が必要とする情報を迅速かつ効果的に提供することができるよう運用するシステム

レーキ等の実用化段階にあるＡＳＶ技術については、近畿運輸局の補助制度の活用等により引き続き普及に努める。

（２）自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。これにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

（３）自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査の充実

電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ＩＴ化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ　自動車点検整備の充実

（ア）自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理 意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」[1] を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

（イ）自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するととも

1　自動車ユーザー の保守管理意識を高揚させ、適切な点検・整備の実施と推進を図るため、自動車関係団体との協力により、毎年９月から10 月を強化月間として設定

に、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者[1]等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、高度な技術を有する一級自動車整備士制度の活用を推進する。

（ウ）ペーパー車検[2]等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度[3]が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

（４）リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車製作者等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車製作者等への監査を実施する。

さらに、ユーザーの目線に立った、より迅速かつ着実なリコール実施のための情報収集体制及び調査分析体制の強化を図る。

５　道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材[4]の充実強化を図る。

（１）交通の指導取締りの強化等

1　一級または二級自動車整備士資格を有し､自動車分解整備事業者から自動車整備主任者として選任され近畿運輸局に届出し、受理したもの

2　点検・整備を行わず、実際の状態を確認していない自動車に対する不正車検

3　指定自動車整備事業者は、自動車の点検整備を行い、自動車検査員が検査を行った結果、保安基準適合証の交付ができ、この提出がある場合には、継続検査等の際、国の検査場への現車の提示を省略できる制度

4　速度違反自動取締装置、電子重量計等科学的な取締用装備資機材

ア　一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

特に、飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、飲酒運転を助長している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

（ア）悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、座席ベルト装着義務違反、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

（イ）背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等が過積載車両の運転要求等の違反行為を反復するおそれがある場合の再発防止命令を行う。また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

（ウ）自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては検挙措置を講じる。

イ　自動車専用道路等における指導取締りの強化等

京都縦貫自動車道（京都丹波道路）においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

（２）交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制、装備等の充実強化を図る。

（３）暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、効果的な情報発信や暴走族への加入を阻止するため、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア　暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

「京都府暴走族等の追放の促進に関する条例」[1]（平成15年京都府条例第８号）の運用を図るほか、警察署単位に設けられている「暴走族を許さない社会環境づくりの会」の活性化により、地域ぐるみで暴走族追放に向けた効果的な活動を推進する。

また、「青少年の健全な育成に関する条例」（昭和56年京都府条例第2号）の規定に基づき、集団暴走行為等に使用されないよう自動車類・自動車類の部品・燃料の販売や分解整備を業とする者による営業上の自主的努力[2]の促進について指導・助言を積極的に行う。

さらに、亀岡市交通安全対策協議会等の活動を通じて、関係団体、車両販売店の理解と協力を求め、積極的な広報活動を行うとともに、行政・教育・警察等関係機関の連携による総合的な少年非行対策の一環として、青少年育成団体等と連携し、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなど、青少年の健全育成を図る観点から適切な指導活動等を推進する。

イ　暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ　暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働きかけるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を行う業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の都府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

1　暴走族等の追放に関し、府、府民、保護者等の責務を明らかにするとともに、暴走族等による危険運転等を規制することにより、暴走族のいない安全で平和な社会づくりの促進を目的とする

2　運転免許証の提示を求める、部品の販売をしない、燃料の販売を断る、車両改造又は修理に応じない

エ　暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分[1]については、特に迅速かつ厳重に行う。

オ　車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

その他、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなど的確な対応を推進する。

６　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）により適切な応急手当が実施されるよう応急手当の普及啓発を推進する。

（１）救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処し、

1　免許の取消し及び停止

交通事故による負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限に止めるため、京都中部広域消防組合に要請を行いながら次の方針により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

ア　救助活動の円滑な実施等

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

また、多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関の連絡体制の整備及び集団救助・救急訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

さらに、救助工作車、救助用資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

イ　心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

傷病者の心肺停止後４分以内に心肺そ生法が実施されなければ、回復の機会は著しく減少する。交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、できるだけ早期に胸骨圧迫を含む心肺そ生法等の応急手当を行うことが効果的であり、事故現場に居合わせた人により、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）[1] の使用も含めた応急手当等が一般に行われるようにする必要がある。

このため、心肺そ生法に関する基準等の応急手当の知識・実技並びにＡＥＤの使用も含めた応急手当の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請の１１９番受信時における応急手当の口頭指導についても推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び運転免許の取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努める。

加えて、学校においては、小学校の教科「体育保健領域」、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習やＡＥＤの知識の普及を含む各種講習会の開催により、教員の指導力の向上を図る。

また、住民を対象とした普通救命講習会や企業等で応急手当を普及させる資格である応急手当普及員講習会の開催、応急手当普及員を通じての応急手当の普及啓発を推進するなど、日本赤十字社、医療機関と消防機関の相互連携を図り、応急手当の普及啓発活動を推進する。

ウ　救急救命士の養成・配置等の促進等

1　Automated External Defibrillator 心臓がけいれんし血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して、電気ショックを与えて正常な状態に戻す医療機器

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急措置）の向上を図るとともに、交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備とともに、各消防本部において救急救命士を計画的に配置することができるようにするため、救急救命士の養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の病院実習など、教育訓練の充実を一層促進し、救急救命士の資質の向上を図る。

さらに、医師の指示又は指導・助言の下に、救急救命士を始めとした救急隊員による応急処置等の質を確保するため、メディカルコントロール体制[1]の充実を推進する。

エ　消防ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務の推進

交通事情等から時間を要する現場や地理的制約がある現場を中心に、京都府広域消防相互応援協定に基づくヘリコプターの広域的運用を推進するとともに、関西広域連合が運用するドクターヘリを活用し救命率の向上を図る。

オ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事故に対応し、救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急手当を行う救助隊員及び救急隊員を養成するため、教育訓練の充実を一層推進する。

カ　自動車専用道路等における救急業務実施体制の整備

京都縦貫自動車道（京都丹波道路）における救急業務については、西日本高速道路株式会社が道路交通管理業務と適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、市及び西日本高速道路株式会社が共に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社がインターチェンジ所在市等に財政措置を講じ、市においても救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、西日本高速道路株式会社及び市は、救急業務に必要な施設等の整備、関係者に対する教育訓練の実施等を推進する。

（２）救急医療体制の整備

ア　救急医療体制の整備

救急告示医療機関の拡充を図るとともに、二次救急、三次救急医療体制の向上を図るなど、体系的な救急医療体制の整備・充実を推進する。

また、これらの基盤整備と併せて、救急医療情報システムの充実を進めることにより、救急患者の病態に応じた医療機関の確保や効率的な医療資源の活用を図る。

1　消防機関と医療機関との連携によって、①救急隊が現場からいつでも迅速に医師に指示、指導、助言が要請できる、②実施した救急活動の医学的判断、処置の適切性について医師による事後検証を行い、その結果を再教育に活用する、③救急救命士の資格取得後の再教育として、医療機関において定期的に病院実習を行う、という体制

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師・看護師に対し、専門的な知識と技術の向上を目的とした教育・研修を実施し、救急医療従事者の確保と資質の向上を図る。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容体制を確保するため、以下の項目を推進する。

ア　救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保

救急医療機関への迅速、円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。また、京都府救急医療情報システムの医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準」を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

イ　医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

救急現場・搬送途上における救急医療の充実を図るため、救急自動車に医師、看護師等が同乗して、搬送途上等で高度の応急処置を行う体制の整備等について検討を進める。

また、亀岡市医師会等関係団体や各医療機関と連携して、地域の医療協力を進め、救急医療体制の充実強化を図る。

７　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けるなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、交通事故被害者等に対して、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

（１）自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア　自動車損害賠償保障事業の充実

自動車損害賠償責任保険（自賠責保険（自賠責共済））による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自

動車損害賠償保障事業[1]についても、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図る。

イ　無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く府民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

ウ　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

（２）損害賠償の請求についての援助等

ア　交通事故相談活動の推進

交通事故被害者やその家族からの相談に適切に応じられるよう初期相談機能の充実を図り関係援護機関・団体等との連絡協調体制によって相談業務の円滑かつ適正な運営を図る。

また、多様化・複雑化する相談内容に対処するため、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進する。

イ　損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

また、市が行う市民相談の一環として、交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、交通事故紛争処理センター、法律扶助協会、弁護士会、日本司法支援センター、交通安全活動推進センター等と連携し、交通事故についての相談及び援助の充実を図る。

（３）交通事故被害者支援の充実強化

ア　自動車事故被害者に対する援助措置

京都府交通遺児奨学金制度や亀岡市交通遺児激励金制度の周知を図る。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署交通課（交通相談）、交通安全活動推進センター、京都府交通事故相談所、京都府犯罪被害者サポートチー

1　ひき逃げ事故や加害車両が無保険車の場合には、被害者が自賠責保険による損害賠償を加害者から受けられないため、政府が自賠責保険の支払基準に準じた損害額を被害者に支払うという、自賠責保険を補完する国の事業

ム、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、(社)京都犯罪被害者支援センターをはじめとする民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

京都府警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた交通事故被害者の手引「力になりたい」を配付し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、京都府警察の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配意した対応を適切に実施するための教養（研修）の強化に努める。

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。

保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

第２章　踏切道における交通の安全

第１節　踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向

近年、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、発生していない状況にある。これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられるが、市内の踏切道は、15箇所（平成23年）であり、なお改良すべき踏切道が残されている現状にある。

このため、踏切事故の重大性に鑑み、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制の実施、統廃合の促進その他踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故を防止することとする。

また、施設面の整備と併せて、踏切道通行者の安全意識の向上を図るため、安全教育、広報啓発活動についても積極的に推進する。

第２節　講じようとする施策

１　踏切道の立体交差化、構造の改良等の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化[1]　等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっても、極力立体交差化を図る。

２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じている踏切道については、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して踏切遮断時分の短縮効果が見込まれる踏切について、障害物検知装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

1　市街地において連続して道路と平面交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、その区間内にある複数の踏切道を同時に除却する事業

３　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

４　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（ＩＴ）の活用による踏切注意情報の表示を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。

第９次亀岡市交通安全計画
～交通事故のない安全・安心のまちづくりを目指して～

発　行　　平成 24 年（2012 年）1 月
亀岡市交通安全対策会議
事務局　亀岡市まちづくり推進部桂川・広域交通課
〒621-8501　亀岡市安町野々神 8 番地
Tel：0771-25-5083（直通）
Fax：0771-23-5000
URL：http://www.city.kameoka.kyoto.jp
Email:katsuragawa@city.kameoka.kyoto.jp